

Translated by Edam Museum volunteers. Original text follows.

Maritime Edam

The salty seawater of the Zuiderzee ebbed and flowed into the numerous streams and marshes inland. There was a significant risk of inland flooding. Numerous dams, some with locks were therefore constructed in the second half of the 13th century. Amstel and Zaan, the Middendam in Monnickendam and, of course, the dam in the Ye in Edam ensured that no more land disappeared into the water. This dam in the Ye has played a major role in the development of Edam. The settlement became a centre of services for farmers, fishermen and traders. Because of them, in addition to the trading activities, various industries emerged, with shipbuilding the most significant. New people came to work as shipbuilders, boatmen, sailmakers, blacksmiths, carpenters and also as bakers and butchers to feed all those mouths. In 1357 Edam received city rights from Count Willem V and from then could administer both civil and criminal law. The main privilege was to dig a new, free flowing, connection to the Zuiderzee.

Shipbuilding and trade

Ship makers, blacksmiths and sail makers became established along the southwestern side of the Ye and along the dredged Voorhaven in the direction of the Purmermeer. A ropewalk was established along the city wall at the Westerpoort. In the 14th and 15th centuries, numerous ships were built in Schepenmakersdijk [ship makers' dike] boatyards and also on the other side of the water along Lingerzijde. At the peak, Edam counted more than 30 shipyards.

The Koggeschip [Cog ship] is the best known. The ships were used for short sea voyages, from the Bay of Biscay to the Baltic Sea. Sea salt was extracted from French bays, while from the Baltic Sea region came mainly rye, wheat, flax, tar and wood. The main export items were cheese and dairy.

Other ships from that time that were built on the Edam shipyards in the subsequent centuries were the Hulk, Baardse, Snekk, Eever, Narvel, Kraak, Krajer, Krabschuit, Heude, Smack and Boeier. But also, flat bottom boats for use by the farmers such as the snip [a sort of barge], cow boat and the milk barge.

[Description of the various types of boats

Hulk: A squat seagoing ship

Baardse: A small fast, warship with both oars and sails

Snekk: An open sloop

Eever

Narvel

Kraak: An historic sea-going sailing ship suitable for long voyages

Krajer

Krabschuit: A crabbing ship or barge

Heude: A precursor to the Tjalk, a cargo ship with rounded ship with curved bow

Smack: A seagoing ship, a larger precursor to the Tjalk

Boeier: A boat in the kromsteven class, a group of ships with curved bow and rounded fore and aft]

Seafaring shareholders

The shipbuilders and timber traders acted as shipowners, but the skippers or captains were often also shareholders of a seagoing barge. In this way risks were shared as much as possible.

Later, fishing vessels were built in Edam of which the most famous remain, the bidders and cutters. [Bidders were flat bottomed fishing boats]. Other flat-bottomed boats were used for domestic freight transport, such as the tjalks and small clippers.

Image of a Bidder

Cradle of shipbuilding

Many famous captains came from Edam. They are known from the 80-year war with Spain, but also in the wars with England, Sailors from Edam sailed with the Admiral of the fleet, Michiel de Ruyter. At the last remaining yard in the old opening in the IJ in the centre of Edam is of historical significance. It continues to be used to maintain historical fishing vessels such as the Bidders and old inland vessels. The oldest tax records in Edam (1462) indicate there were shipyards in this area even then. It is the only place in Edam where the original function has continued through the centuries. As the birthplace of shipbuilding in Edam (with its 33 yards) this yard is extremely important in terms of the cultural-heritage.

Source: VVV Edam [Tourist office]

Edam maritiem

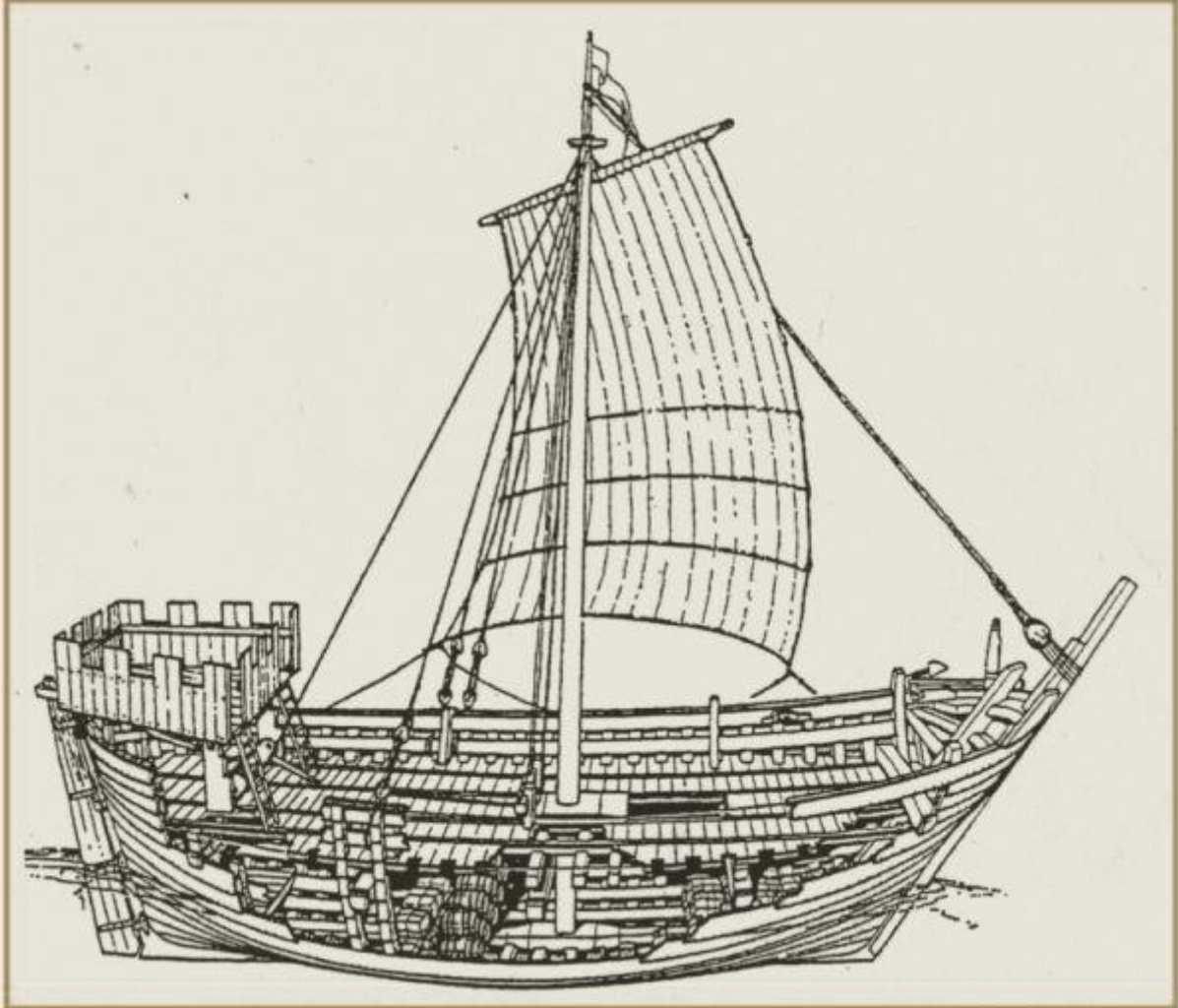


Het zoute zeewater van de Zuiderzee stroomde bij eb en vloed vrij de talrijke wateren in en uit. Kans op overstromingen in het binnenland vormde een gevaar. Talrijke dammen al of niet voorzien van sluizen werden daarom aangelegd in de tweede helft van de 13e eeuw. Amstel en Zaan, de Middendam te Monnickendam en natuurlijk de dam in de Ye te Edam kwamen er om ervoor te zorgen dat niet nog meer land in het water verdween. Deze dam in het Ye heeft een grote rol gespeeld in de ontwikkeling van Edam. De nederzetting werd dienstencentrum voor boeren, vissers en handelaren. Vanwege hun activiteiten ontstond naast de handel ook nijverheid waarvan de scheepsbouw de voornaamste was. Nieuwe mensen vonden werk als scheepsbouwer, schuitemaker, zeilmaker, smid, timmerlui en ook bakkers en slaggers om al die monden te voeden. In 1357 kreeg Edam stadsrechten van graaf Willem V en kon voortaan zowel het burgerlijk recht regelen, maar ook het strafrecht. Het voornaamste privilege was het graven van een nieuwe onversperde verbinding naar de Zuiderzee.

De scheepsbouw en handel

In het zuidwestelijk deel langs de Ye en langs de doorgegraven Voorhaven richting Purmermeer vestigden scheepsmakers, smeden en zeilmakers. Een lijnbaan werd opgericht aan de vestingwal bij de Westerpoort. Aan de Schepenmakersdijk werden werven gevestigd en ook aan de overzijde van het water in de Lingerzijde werden in de

14e en 15e eeuw tal van schepen gebouwd. Op het hoogtepunt telde Edam meer dan 30 scheepswerven.

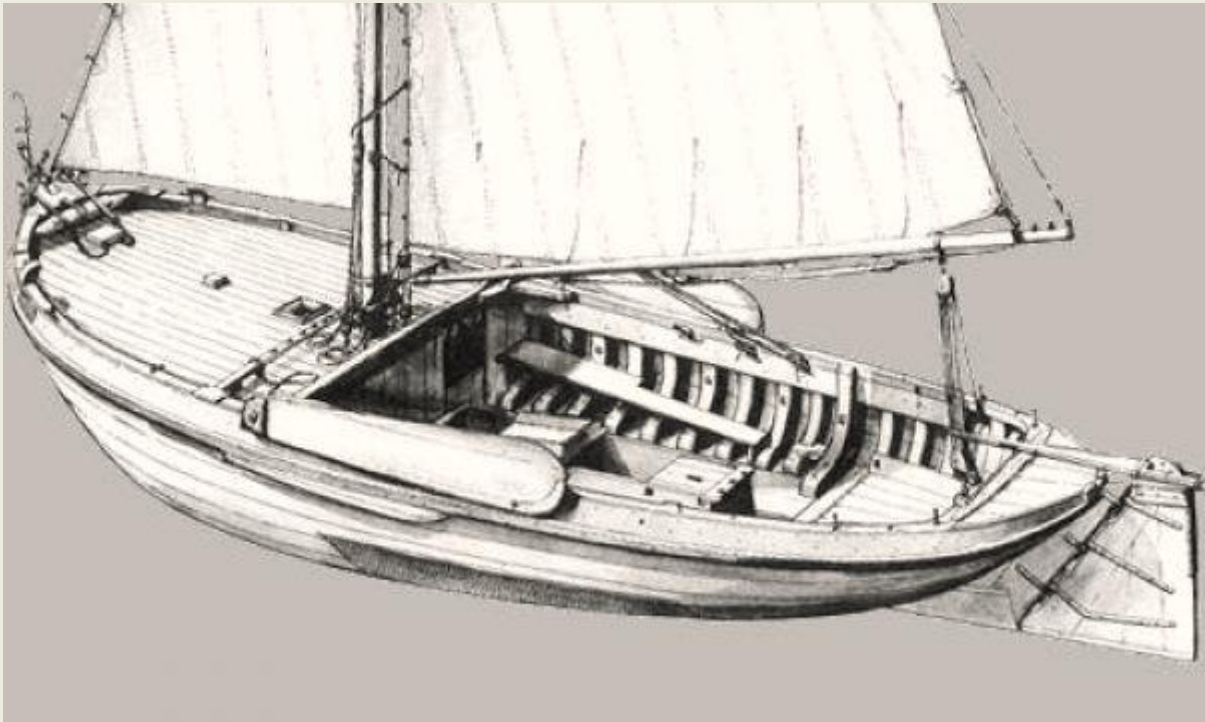


Het Koggeschip is het meest bekende. De schepen werden gebruikt voor de kustvaart, van de Golf van Biskaje tot de Oostzee. Uit de Franse baaien werd het zeezout gehaald, uit het Oostzeegebied voornamelijk rogge, tarwe, vlas, teer en hout. Als exportartikel diende vooral kaas en zuivel.

Andere schepen uit die tijd die op de werven van Edam werden gebouwd in de daaropvolgende eeuwen waren de Hulk, Baardse, Snekk, Eever, Narveel, Kraak, Krajer, Krabschuit, Heude, Smak en Boeier. Maar ook de platbodems voor gebruik door de boeren, de snip, koeboot en het melkschuitje.

Zeevarende aandeelhouders

De scheepsbouwers en houthandelaren fungeerden als reder, maar ook de schippers of kapiteins waren dikwijls aandeelhouder van een zeegaande schuit. Zo werden de risico's zo veel mogelijk gespreid. In later tijden werden in Edam de vissersvaartuigen gebouwd waarvan de meest bekende tot vandaag de dag, de bidders en kotters. Daarnaast de platbodems voor de binnenlandse vrachtaart zoals de tjalken en kleine klippers.



Afbeelding van een Botter

Bakermat van de scheepsbouw

Vele beroemde kapiteins kwamen uit Edam. Zij zijn bekend vanuit de 80-jarige oorlog met Spanje, maar ook in de oorlogen met Engeland voeren Edammers mee met de vlootvoogd van Michiel de Ruyter. Op de laatste overgebleven werf in het oude gat van het IJ in het centrum van Edam is van historische waarde. Hier komen historische vissersvaartuigen zoals de bidders en oude binnenvaartschepen voor regulier onderhoud. Uit de oudste Edamse belastingkohieren (1462) blijkt dat in deze omgeving verschillende werfjes lagen. Het is de enige plek in Edam, die zijn oorspronkelijke functie door de eeuwen heen tot op de dag van vandaag heeft behouden. Als bakermat van de Edamse Scheepsbouw (toen 33 werven) is de cultuurhistorische waarde van deze locatie buitengewoon groot.

bron: VVV Edam